

DIBATTITO

PIETRO GIRARDI

(c.s.)

Considerato che l'assicurazione è un fenomeno che accompagna tutti i tipi di trasporto - non c'è trasporto che non viaggi con assicurazione - e che i costi sono vari e non indifferenti, vorrei che il dottor Pillinini dicesse qualcosa sul problema delle differenze di costo per gli operatori a seconda del tipo di polizza scelto o, anche, del mercato su cui viene contratta.

GABRIELE SILINGARDI

(c.s.)

Credo che i peggiori nemici dei *containers* siano i portuali e gli avvocati, perché sanno che il relativo traffico riduce notevolmente il contenzioso per danno alle merci.

Vorrei chiedere al dottor Pillinini, dal suo punto di vista di assicuratore, se il trasporto a mezzo *container* porta, o ha portato, realmente ad una diminuzione dei rischi assicurativi. Questa minore sinistrosità, in altre parole, è riscontrata anche dall'assicuratore o è solo un'impressione?

LIVIO PESLE

(c.s.)

Desidero premettere che la polizza "Ferrara" mi sembra sia stata realizzata per l'operatore multimodale configurabile con lo "spedizionario" e non col "vettore marittimo", perché quest'ultimo è già coperto con il *P.&I. Club*, che ricomprende anche i rischi terrestri.

Ora, lo spedizionario operatore multimodale, che è un caso non molto comune, opera soprattutto nel settore del traffico *L.C.L.*, cioè del traffico *groupage*, del consolidamento, ovvero consolida un contenitore che poi consegna ad un vettore marittimo. In questo caso, quando emette le polizze di carico, le emette con la dichiarazione del numero dei colli. Mi chiedo allora perché nella polizza "Ferrara" sia esclusa la clausola concernente il numero dei colli.

STEFANO ZUNARELLI

(c.s.)

Desidero, molto sinteticamente, fare due osservazioni. Una riguarda il *T.T. Club*, del quale uno dei problemi è che, ovviamente, il rischio si ripartisce *a posteriori* tra tutti i partecipanti.

Non so se tutti condividano la mia impressione, ma credo che uno spazio operativo, anche per il vettore, sia più difficile da ritagliare perché non disponiamo ancora di una disciplina internazionale uniforme. E' facile, tutto sommato, andare verso l'unitarietà del mercato, conquistare il mercato dei trasporti marittimi e aerei, quando il regime di

responsabilità, a livello mondiale, non cambia; è molto più difficile in un settore come questo, dove il regime di responsabilità è tutto da individuare e si riscontrano notevoli differenze da ordinamento ad ordinamento. Quindi, probabilmente, si corre il rischio di andare, oltretutto con travaso di risorse finanziarie, dagli ordinamenti che prevedono un livello di responsabilità ridotto per l'operatore multimodale agli ordinamenti dove il livello di responsabilità è più rigoroso.

La seconda osservazione è un rilievo che riguarda l'analisi della Convenzione del 1980. Nella letteratura del "*Multimodal Transport Operator*" è posto l'accento sul presupposto che l'operatore assuma la responsabilità per l'intero trasporto. Vorrei sapere, però, come si coordina questo approccio con il carattere cogente della normativa, e se è concepibile attribuire rilevanza decisiva all'aspetto dell'assunzione di responsabilità, rinunciando ad una normativa di carattere inderogabile. Perché, a questo punto, sarebbe molto facile sottrarsi alle disposizioni di carattere inderogabile, puramente e semplicemente, escludendo la propria veste di operatore multimodale e sfuggendo alla propria responsabilità relativamente al comparto dei trasporti.

ALFREDO ANTONINI

(c.s.)

Il settore assicurativo dei trasporti multimodali impone delle riflessioni - e quindi degli interrogativi - circa il sistema normativo applicabile. E' noto che al rapporto assicurativo, avente come fonte il con-

tratto di assicurazione, debbono applicarsi le disposizioni contrattuali (purché non derogative di norme inderogabili di legge) e fra esse, nell'ordine (in applicazione del principio di specialità), le condizioni particolari relative al singolo rapporto (dattiloscritte o scritte a penna), le condizioni speciali *standard* e quelle generali anch'esse *standard*. Per la parte in cui le disposizioni contrattuali sono nulle, in quanto in contrasto con norme cogenti, o sono carenti, in quanto non contenenti la regolazione di alcuni aspetti del rapporto, occorre riferirsi alla legge integratrice del contratto.

Ecco, a questo punto, insorgere un problema. In difetto di regolazione contrattuale, a un rapporto rientrante nella materia della navigazione dovrà applicarsi il codice della navigazione, mentre ad altro, esulante da tale materia, dovrà applicarsi il codice civile. Così, i trasporti marittimo e aereo saranno regolati dalle norme di diritto della navigazione e gli altri da quelle di diritto comune.

Occorre allora ricordare che, per taluni profili, i due sistemi normativi ora menzionati sono profondamente differenti fra di loro.

Farò due soli esempi.

Il primo riguarda il valore assicurabile, che per il codice civile è quello avuto dall'oggetto assicurato nel momento del sinistro, mentre, per il codice della navigazione, trattandosi di assicurazione merci, è quello a destinazione (c.d. concezione dinamica dell'oggetto assicurato, propria del diritto della navigazione e più in generale di quello dei trasporti). Se, in assenza di previsioni contrattuali (nel concreto, però, presenti ed allineate alla normativa navigazionistica), si dovesse ricorrere alla norma di legge, occorrerebbe rifarsi al diritto comune, o al

diritto speciale, a seconda del mezzo di trasporto su cui viaggiano le merci assicurate, con conseguente difformità di disciplina.

Il secondo esempio ha riferimento al rischio putativo, ossia al rischio inesistente, però creduto esistente. Per il diritto comune, il contratto di assicurazione è in tal caso nullo per mancanza di causa; per il diritto della navigazione, il contratto può essere valido, se la notizia dell'inesistenza del rischio non sia pervenuta nel luogo e al tempo della stipulazione del contratto. Un caso in cui questa norma può ricevere applicazione è quello dell'assicurazione della merce stipulata in corso di viaggio (ma con decorrenza retroattiva dall'inizio del viaggio), allorquando le parti non possono essere a conoscenza se le merci abbiano già riportato un danno. In tale ipotesi, in verità, se mancasse la disciplina speciale del rischio putativo, il contratto sarebbe nullo nel caso di sinistro verificatosi anteriormente al perfezionamento del contratto. Orbene, questa disciplina può ricevere applicazione all'assicurazione delle merci nel caso di assicurazione di un trasporto marittimo o aereo, ma non anche in quello di assicurazione di un trasporto stradale o ferroviario: il che determina, nuovamente, difformità nella disciplina.

In definitiva, il problema della normativa applicabile mi sembra particolarmente rilevante proprio nei trasporti multimodali, di cui ora ci occupiamo, posto che, in essi, il medesimo rapporto assicurativo verrebbe ad essere retto da norme differenti, a seconda del momento (e quindi della tratta) in cui deve essere iscritta la fattispecie da regolare.

CARLO PILLININI

(c.s.)

Ringrazio gli intervenuti. Anzitutto vorrei dire che alcuni dei punti non sono stati trattati nella relazione per motivi di tempo, per cui mi fa molto piacere che siano emersi nel corso del dibattito.

Mi pare di capire che l'avvocato Girardi mi chieda chiarimenti sui costi per gli operatori in relazione alle singole clausole. E' evidente, facendo riferimento ad esempio alla polizza merci '83, che la scelta di una anziché di un'altra clausola comporta l'applicazione di un premio diverso. Scegliere, ad es., una clausola "*all risks*" significa richiedere agli assicuratori una copertura per un rischio superiore rispetto alla clausola "rischi nominati". Di conseguenza la prima clausola costerà di più. Le maggiorazioni di premio possono inoltre essere applicate anche in relazione alle singole integrazioni alle coperture base. Facevamo prima riferimento al rischio guerra: vi sono delle clausole specifiche che vengono richiamate, ad integrazione delle condizioni base, e che quindi derogano ad alcune esclusioni. Esse pertanto devono essere adeguatamente pagate con un sovrappremio. Ci sono tantissime ipotesi in cui è previsto in polizza il pagamento di un sovrappremio, anche in casi in cui non si possa prevedere, al momento della sottoscrizione del contratto, un rischio particolare ma soltanto successivamente, anche in corso di viaggio. Rinvio alla lettura delle polizze in tal senso e ringrazio l'avvocato Girardi.

Il professor Silingardi mi chiede l'incidenza della sinistrosità nell'ipotesi di trasporto *container*. E' evidente che il traffico *container* ha portato ad una diminuzione delle avarie; è un dato certo per gli

operatori, e di conseguenza le compagnie hanno diminuito i tassi. Ne parlavo recentemente con alcuni operatori, i quali mi confermavano che rispetto al passato il trasporto a mezzo *containers* ha comportato una diminuzione dei tassi, quindi l'assicuratore ha tenuto conto della diminuzione delle avarie.

Il dottor Pesle mi chiede, se ho ben capito, il motivo dell'esclusione nella polizza "Ferrara" della clausola concernente il numero di colli. La clausola in questione è l'art. 6 lett. *b* in cui si dice che "la presente assicurazione non copre la responsabilità civile dell'assicurato derivante dall'emissione di polizze di carico con indicazione del numero di colli o altre unità di carico senza un'analoga corrispondente indicazione nella polizza di carico emessa dal vettore marittimo". Io credo che Lei abbia ragione a sottolineare l'imprecisione terminologica. In realtà la mia opinione è che i redattori intendevano riferirsi ad un documento di trasporto quale la "*house bill of lading*" e ad una successiva polizza di carico emessa dal vettore marittimo. Nel caso in cui il primo documento indichi un determinato numero di colli, in base al quale vengono determinati i limiti di responsabilità, se la polizza di carico non corrisponda ad esso, l'assicuratore che ha pagato sulla base di tale primo documento può vedere pregiudicato il diritto di rivalsa.

LIVIO PESLE

(c.s.)

Desidero precisare che gli spedizionieri che emettono polizze di carico sono, nella stragrande

maggioranza, operatori di *groupage*, collettame. Ciò vuol dire che questi, per esempio, prendono un contenitore a Milano, nel loro magazzino, lo riempiono di merci provenienti da dieci clienti diversi, emettono dieci polizze di carico, lo chiudono e lo spediscono a Rotterdam, per consegnarlo ad una compagnia di navigazione per il trasporto in Australia. A fronte di questo contenitore, ricevono una polizza di carico "*said to contain*" dalla compagnia di navigazione in quanto a questa è consegnato un solo collo, però si assumono la responsabilità di vettori del collettame contenuto nel contenitore, emettendo polizze di carico "*house bill of lading*" per i singoli colli caricati nel contenitore. Qua vi è una chiara responsabilità che necessita di assicurazione, perché questi è un operatore multimodale che emette, ad esempio, una polizza di carico Milano-Melbourne per tre casse e dovrebbe avere una copertura assicurativa per eventuali ammanchi.

CARLO PILLININI

(c.s.)

In questo caso l'operatore potrebbe richiedere una deroga alle condizioni oppure potrebbe anche richiedere al vettore marittimo diverse polizze di carico. Va rilevato poi che con la "Ferrara '87" i singoli assicurati devono integrare le clausole base in relazione alle loro esigenze.

ALFREDO ANTONINI

(c.s.)

Con riferimento al problema suscitato dall'art. 6, lett. e, della polizza "Ferrara" (esclusione della copertura della r.c. nel caso che l'assicurato emetta una polizza di carico con l'indicazione dei colli, senza che analoga indicazione sia contenuta nella polizza rilasciata dal vettore marittimo), mi sembra che le preoccupazioni sinora esternate possano essere agevolmente superate. Infatti, lo spedizioniere che riunisce in unico *container* le merci di più clienti (*groupage*) rilascia a ciascuno un documento con l'indicazione analitica delle merci. Il vettore marittimo, cui egli poi consegna il *container* già riempito (ed eventualmente sigillato), gli rilascerà una polizza di carico avente ad oggetto il *container*, ma contenente altresì, a sua richiesta, l'elenco di tutte le singole partite, per quanto sotto riserva ("said to contain"). Sicché, vi è esatta corrispondenza fra le indicazioni della polizza emessa dall'assicurato e quelle della polizza a lui rilasciata dal vettore marittimo. Ciò è conforme a quanto richiesto dalla lett. e dell'art. 6 in riferimento.

CARLO PILLININI

(c.s.)

Il professor Zunarelli ha fatto delle osservazioni che condivido pienamente. La mancata diffusione di un *Club* deriva anche dalla mancanza di una disciplina uniforme.

Sul secondo punto, mi sono posto anch'io la

domanda. Come si coordina tutto il sistema delineato dalla definizione contenuta nella Convenzione del 1980 con il carattere cogente della normativa inderogabile? La risposta potrebbe essere espressa in forma dubitativa, che la normativa inderogabile non viene disapplicata perché comunque ogni vettore successivo dovrebbe rispondere secondo la disciplina regolante la sua tratta. Bisognerà così stabilire di volta in volta quale sia, nel caso concreto, la normativa applicabile.

L'ultimo punto riguarda l'intervento del professor Antonini in relazione alla normativa applicabile. Gli assicuratori si sono posti sicuramente tale problema, distinguendo tra le polizze di danno e le polizze di responsabilità. Per quel che riguarda le polizze di danno, nella polizza merci 1983 viene prevista l'applicazione della legge italiana. Anche in caso di utilizzazione dei clausolari inglesi sono la legge e la giurisdizione italiana ad essere applicate alla polizza ed alle successive clausole. Considerando, invece, la normativa applicabile in presenza di polizze di responsabilità, per quanto riguarda la posizione dell'operatore ne abbiamo già parlato; per quel che riguarda, invece, la legge applicabile al rapporto assicurativo, sarà la stessa polizza a determinare la legge applicabile.

La polizza "Ferrara" non contiene alcuna disposizione sul punto, quindi direi che vi è un rinvio ai principî generali: ciò significa che tra contraenti italiani dovrà tenersi conto della legge e della giurisdizione italiana.

Il problema, invece, si pone con riferimento al *T.T. Club*, ed incide sulle valutazioni dell'*O.T.M.* In caso di contestazione, in presenza di un assicuratore italiano, l'*O.T.M.* potrà iniziare l'azione civile in

Italia per essere manlevato dalle pretese dei terzi danneggiati; ma se l'assicuratore è il *T.T. Club*, società di diritto inglese, sarà difficile sottrarsi alla giurisdizione inglese. Le "*Rules*" infatti dispongono esplicitamente che, in caso di controversia, essa sarà risolta da un arbitrato a Londra, con applicazione della legge inglese. Ciò non è irrilevante anche sotto il profilo dei costi, in quanto iniziare un'azione legale a Londra comporta costi considerevoli. E' un ulteriore argomento a favore dell'opzione per il mercato italiano.

GUIDO DE VITA

(c.s.)

Desidero ringraziare il nostro relatore e rinnovargli i complimenti più vivi sia per la relazione, che per il modo brillante ed esaustivo con il quale ha risposto ai vari interventi.

Ringrazio, pure, tutti gli intervenuti, e prima di dichiarare chiusi i lavori dell'Incontro di studio di Pozzallo, vorrei rivolgere a nome di tutti i presenti, oltre che mio, nonché di tanti marittimisti non presenti, un ringraziamento particolarissimo al professor Elio Fanara, al quale dobbiamo il piacere di esserci incontrati e l'interesse per quanto abbiamo dibattuto nel corso dell'intero Seminario. Questa è una delle tante cose che lui ha fatto per il diritto della navigazione. Grazie.